

2024年度年末手当等のたたかいに対する見解

11月20日、バス関申第7号「2024年度年末手当等に関する申し入れ」第3回団体交渉において、会社から「基準額は、基準内賃金の月額2.45ヶ月とする」「エルダー社員は基本給及び扶養手当それぞれの月額1.85倍した額」「契約社員Aは基本給及び都市手当ならびに扶養手当それぞれの月額1.85倍した額」等の回答が示された。我々の要求である2.93ヶ月からは大きく乖離し、到底納得ができないことから席上妥結せず持ち帰り議論とした。そして、「年末手当の回答に対するアンケート」を実施し、会社回答から一晩で70件を超える組合員・社員から得た回答を基に、翌21日に代表者会議を開催し組織内で議論した。緊急アンケートや代表者会議でも、我々の労働実感や生活実感とかけ離れており到底納得できないという意見が多数であることを参加者で共有し、緊急再申し入れを行うことを全会一致で確認した。この職場の声に基づいてバス関東本部は、バス関申第8号「2024年度年末手当等に関する緊急再申し入れ」を行い会社に再考を強く求めた。

2024年度上期の計画を上回る1億2,600万円もの黒字を達成できたのは、これまで奮闘してきた組合員・社員の努力による結果である。2024年度年末手当のたたかいでバス関東本部は、「要員不足により以前より高まる労働実感」や「物価高騰による厳しい生活実感」を踏まえ、コロナ前の実績である年間5ヶ月以上の水準を勝ち取ることをめざしたたたかい抜いてきた。

申7号交渉では、組合員・社員の声を基に「休日出勤や超勤での臨時便対応」「車両故障への対応」「昨年とは比にならない労働実感」など、累積黒字を果たし今夏の猛暑の中で8月単月でも1億1,000万円の黒字を達成したのは組合員・社員の日々の努力によるものであると訴えてきた。また、「物価上昇により厳しい生活を強いられている現実」「期末手当が生活給の一部となっている現実」等の悲痛な組合員・社員の生活実感等を訴えてきた。さらに、今なお人材流出が止まらない中、会社施策に協力し黒字達成に奮闘してきたこと等を強く主張した。その結果、「2024年度上期累積黒字1億2,600万円を達成できたことは会社施策に協力した組合員・社員一人ひとりの努力による多客期の輸送力集中が黒字に大きくつながっている」「若い人材の流出・車両整備が確保できないことへの危機感はある」等の認識を会社と一致することができた。しかし、「燃料油価格激変緩和補助金による動力費の大幅減」「期ズレの補助金等の外的要因による黒字計上」「要員不足や海外の情勢不安による燃料費高騰の懸念」等を理由に頑な姿勢を会社は崩すことはなく、私たちは会社回答の再考を求めたが応じることはなかった。

申8号緊急再申し入れ交渉でバス関東本部は、組合員・社員の100件を超えるアンケートの納得できないという声をそのままにせず、会社に訴え再考を求め続けてきた。「賃金の基礎となる基本給改善に向けて積極的に取り組むこと」「期末手当に関しては会社の持続的な成長と組合員・社員への還元バランスを考慮して検討することによって変わりはない」「人材定着が喫緊の課題であること」等の認識を一致することはできたものの、会社回答を再考させることはできなかった。改めて組織内で議論し、諦めずにたたかい抜いたことを確認し、11月25日苦渋ではあるが妥結の判断をした。

JRバス関東本部は、安全第一・現場目線で業務課題・職場環境改善の取り組みをつくり出し、2025春闘に向けJRバス関東本部へのさらなる結集を訴え、組織の強化・拡大を全組合員で実現していくことを強く訴える！

厳しい年末手当交渉を最後まで支え、共にたたかい抜いたすべての組合員とご家族に感謝を申し述べ、JRバス関東本部常任委員会見解とする。

2024年11月25日
東日本旅客鉄道労働組合
JRバス関東本部常任委員会